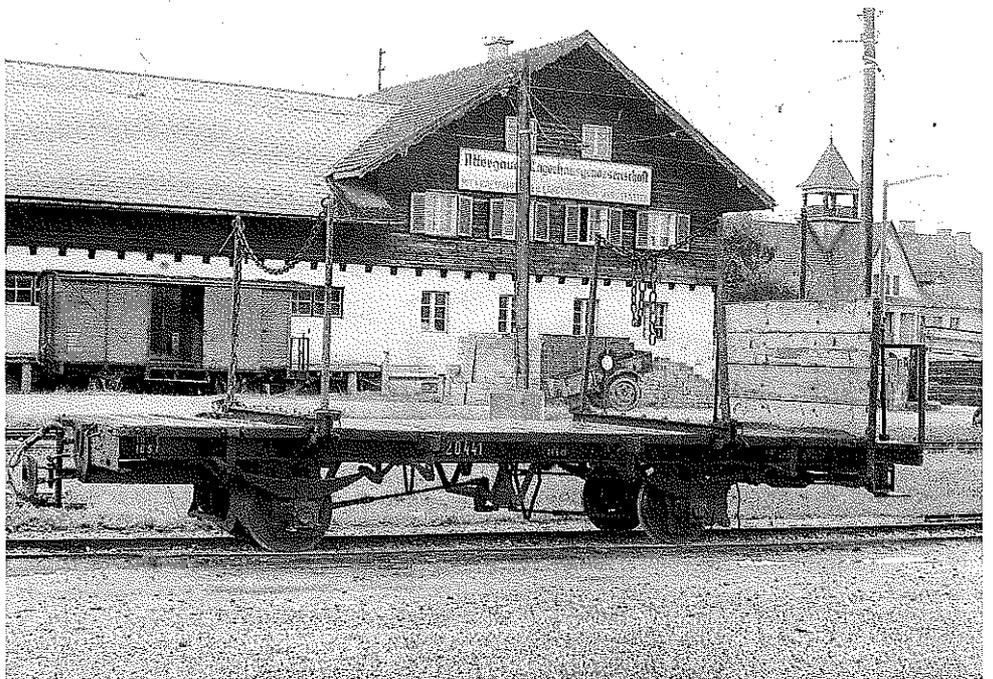
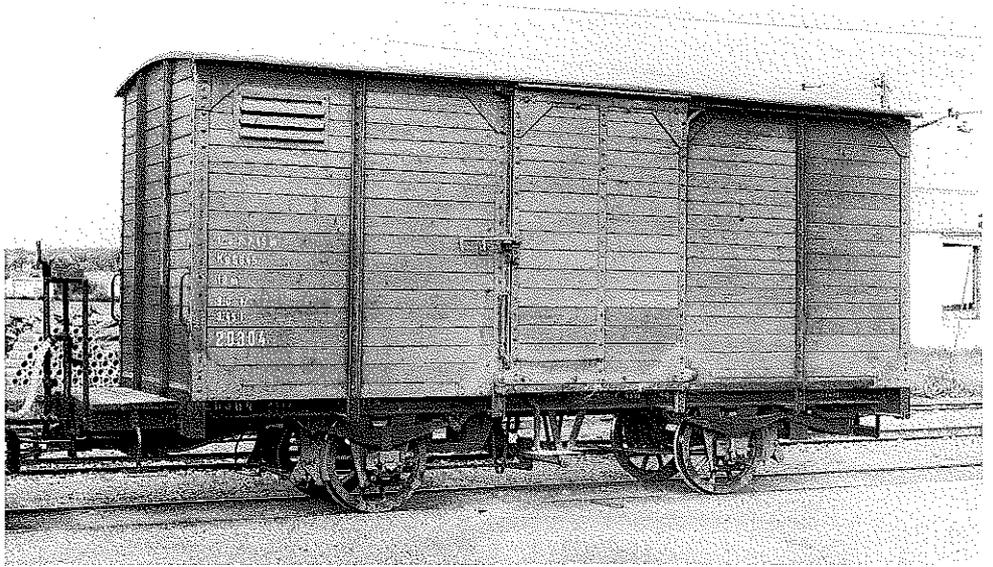


Wolfram Bäumer

Geschichte der DEV-Wagen G 130 und H 131

Der gedeckte Güterwagen 130 (ex St & H 20 304 VA) trägt die Buchstaben »L & C« auf einem Achslagerdeckel, wie eine nochmalige Überprüfung ergab. Das kann als Hinweis gewertet werden, daß die Waldbahn Ruhpolding - Reit im Winkl, von der St & H den Wagen gekauft hatte, auch Fahrzeuge von Lenz-Bahnen besaß. Da man fahrzeugtechnisch auch die Bahnen der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu den Lenz-Bahnen rechnen muß, kommen als Erstbesitzer auch Bahnen in Frage wie: Klb. Engelskirchen - Marienheide, Mödrath - Liblar - Brühler, Ronsdorf - Müngstener und Wermelskirchen - Burger Eisenbahnen sowie die Bergheimer, Euskirchener und Geilenkirchener Kreisbahnen.

Der G-Wagen 130 entspricht jedoch nicht dem gewohnten Erscheinungsbild der Lenz-Wagen. Die Proportionen sind anders, aber auch Achsstand, Raddurchmesser und Verwendung von Speichenrädern sind untypisch für Lenz. Das überrascht nicht, denn als Baudatum ist das Jahr 1917 angegeben. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Lenz & Co längst aus der Betriebsführung der meisten von ihr gebauten Kleinbahnen zurückgezogen. Auch die beiden genannten Hersteller passen nicht zu Lenz: In der Literatur werden die Waggonfabriken in Rastatt [Krobot, Slezak, Sternhart: Schmalspurig durch Österreich] bzw. Lindner in Ammendorf [St & H Festschrift: 75 Jahre die Attergaubahn und Pospischil: Bahn im Bild 12] genannt. Beide Waggonfabriken zählen nicht zu den Hauslieferanten von Lenz & Co. Es darf daher wohl angenommen werden, daß der Achslagerdeckel erst später an diesen Wagen montiert wurde.



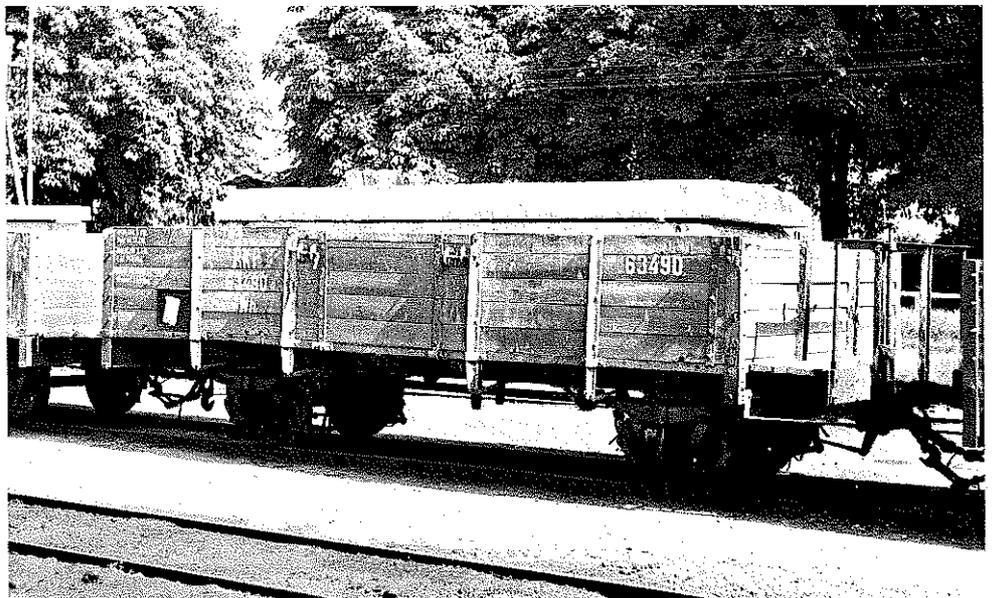
oben: Fahrzeugportrait vom Wagen DEV G 130 als St & H 20.304 am 13. August 1967 in St. Georgen im Attergau. Die Bremserbühne ist nachträglich angebaut worden. Wann und bei welcher Bahn, ist noch nicht bekannt. Foto: Peter Schmied

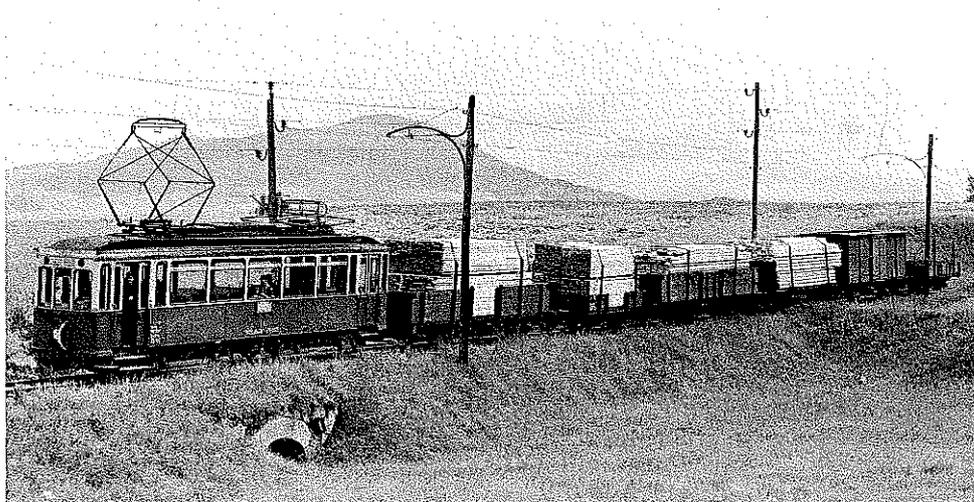
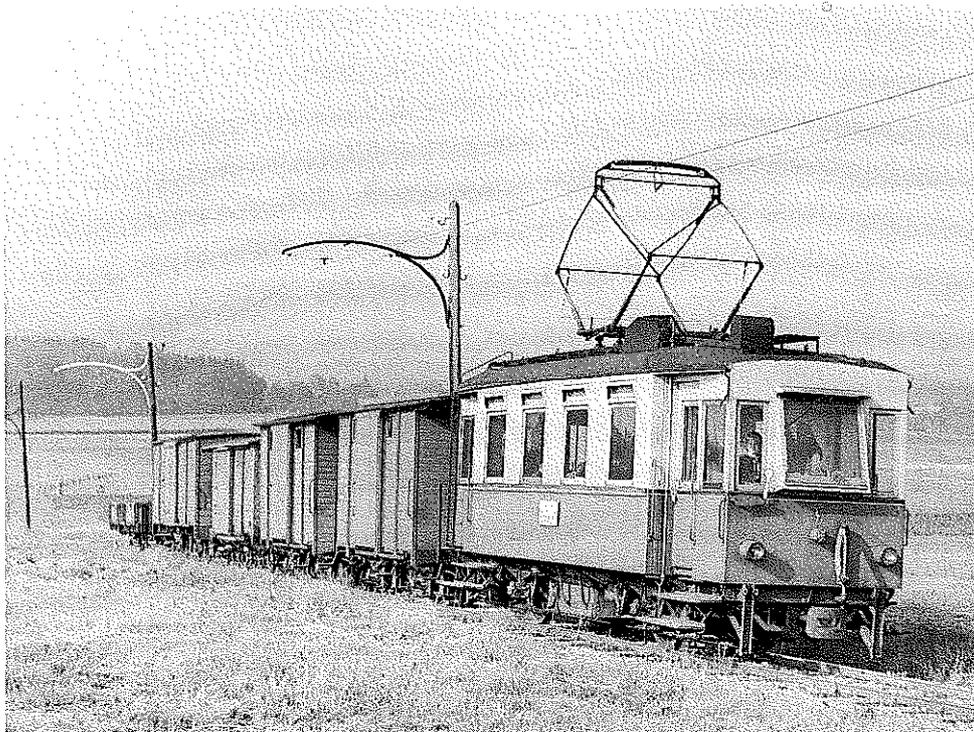
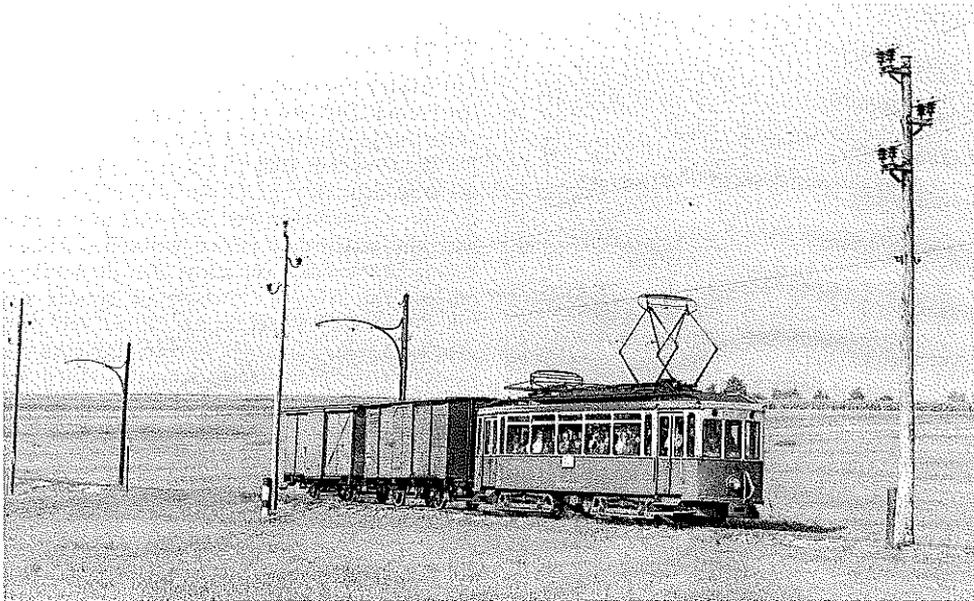
Die Abbildungen Mitte und unten lassen einen Vergleich des Wagens DEV 131 bzw St & H 20441 mit Lenz-Wagen zu. Bitte beachten Sie insbesondere die identischen Seitenwandhalterungen und die Anordnung der Nieten, die die Längsträger mit den Pufferbohlen verbinden. Jeweils 4 Nieten bilden die Form von Klammern »(« und »)«; der 20441 weist lediglich jeweils 3 zusätzliche Nieten auf, mit denen Schrägverstrebungen befestigt sind. Auffallend ist auch die Übereinstimmung der Scheibenräder mit kleinem Durchmesser.

Mitte: Der heutige DEV 131 am 15. August 1967 in St. Georgen im Attergau. Foto: Peter Schmied

unten: Ein typischer Lenz-Wagen im August 1973 im Bahnhof Köslin in Pommern. Dieser Wagen wurde bereits mit einer Bremserbühne gebaut, daher ist bei ihm die vordere Stirnwand fest - im Gegensatz zum DEV 131, der Halterungen für steckbare Seitenwände rundum aufweist.

Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kieper





Um einen „waschechten“ Lenz-Wagen scheint es sich dagegen bei dem heutigen Wagen 131 des DEV (ex St & H 20 441 VA) zu handeln. Zwischen 1894 und 1897 beschafften beispielsweise die Franzburger Kreisbahnen 23 offene Güterwagen bei ihrem Hauslieferanten, der »AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz« mit exakt denselben Abmessungen. Da als Baujahr übereinstimmend 1896 angegeben wird, kann vermutet werden, daß er vom selben Hersteller für eine Lenz-Bahn geliefert wurde. Einige Details stimmen jedoch auffallend mit solchen Wagen überein, die Lenz & Co nach der Jahrhundertwende beim anderen Hauslieferanten »Beuchelt & Co« kaufte. Diese von Beuchelt gelieferten Wagen weisen jedoch andere Hauptabmessungen auf. Mögliche Hersteller lassen sich daher auf Beuchelt und Görlitz eingrenzen.

Über die Verwendung auf der Attergaubahn berichtet Herr Peter Schmied, Wien:

„Als ich 1966 erstmals auf der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee fotografierte, war der Güterverkehr schon recht dürrtig und wurde in späteren Jahren noch schwächer. Im Vergleich dazu war der vorhandene Wagenpark recht reichlich. Stückgutbeförderung in gedeckten Wagen war damals und ist heute immer noch üblich, sehr im Gegensatz zu den ÖBB, die die „Bedienung der Fläche“ nach dem Stückgutkonzept »BEX« mit Lkw durchführen. Holzzüge waren schon sehr selten geworden, der am 30. 8. 1966 fotografierte Holzzug war vermutlich der letzte, dessen beladene Holzwagen eine Schiffsreise hinter sich hatten. Die Wagen wurden nämlich im Sägewerk der Fa. Häuptl beladen, mit dem Trajektschiff über den Attersee befördert und sodann am sogenannten „Mologleis“ in Attersee vom Schiff abgezogen und einem Zug beigegeben.“

Zum Transport von Brettern in größeren Mengen eignen sich Wagen mit langen und festmontierten Rungen, an denen Ketten das Ladegut »Bretter« fest verspannen, wie es auf dem Foto zu sehen ist. Tatsächlich lassen sich die Rungen des Wagens 131 als nachträglich hinzugefügte Teile leicht identifizieren - unklar ist z. Z. nur, ob sie schon auf der Waldbahn Ruhplding-Reit im Winkl oder erst auf der Attergaubahn angebaut wurden.

Soviel zum Stand der Forschung. Hier seien die noch offenen Fragen wiederholt:

- Hersteller des G-Wagens 130 Rastatt oder Lindner?
- Hersteller des Wagens 131 Beuchelt oder Görlitz?
- Erstbesitzer beider Wagen?
- Wann und wo kamen die Änderungen?

oben: Ein Personenzug der Attergaubahn mit Stückgutbeförderung: Der Triebwagen 26.106 zieht die Güterwagen 20.304 (heute DEV G 130) und 20.303.

Mitte: Der Zug 32 der Attergaubahn beförderte am 29. August 1966 auch einige Güterwagen. Die Kombination von Personen- und Güterbeförderung ist typisch für Kleinbahnen zu allen Zeitperioden. Fahrzeugreihung: Tw 26.101 zieht 26.301, 26.302, 23.303, 20.302 und 26463.

unten: Vermutlich zum letzten Mal verkehrte am 30. August 1966 ein Zug, der nebst Fahrgästen auch per Schiff angekommene Güterwagen befördert. Triebwagen 26.106 zieht u. a. 4 „Spezialwagen“ für Bretter. Der Zweck der langen Rungen und der Ketten wird hier deutlich.
Fotos: Peter Schmied